



ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER
COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE

Kommission Verkehr

Commissione Trasporti

RELAZIONE SULLE ATTIVITÀ 2003

E

PROGETTI 2004

ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER

Land Baden-Württemberg, Freistaat Bayern, Autonome Provinz Bozen-Südtirol, Kanton Graubünden, Region Lombardei, Land Salzburg, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Land Tirol, Autonome Provinz Trient, Land Vorarlberg

COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE

Land Baden-Württemberg, Stato Libero di Baviera, Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige, Cantone dei Grigioni, Regione Lombardia, Land Salisburgo, Cantone di San Gallo, Cantone Ticino, Land Tirolo, Provincia Autonoma di Trento, Land Vorarlberg

1 Attività 2002/2003

Nell'anno di lavoro 2002/03, la Commissione Traffico e Trasporti (di seguito Commissione) ha tenuto due riunioni entrambe per la prima volta sotto la Presidenza della Repubblica e Stato del Cantone Ticino. Durante questi incontri che hanno avuto luogo il 31 ottobre 2002 e il 10 aprile 2003 a Lugano, ci si è chinati sui lavori già avviati dai singoli gruppi di progetto, come pure sugli incarichi conferiti dalla Conferenza dei Capi di Governo del 2002, prestando pure attenzione ai lavori di preparatori in vista del prossimo anno.

1.1 I lavori dei gruppi di progetto

In seno alla Commissione sono attivi quattro gruppi di progetto:

- "Censimento del traffico", presieduto dalla Baviera;
- "Trasporto ferroviario passeggeri transfrontaliero", presieduto dal Tirolo;
- "Trasporto combinato", presieduto dal Cantone dei Grigioni;
- "Aggiornamento del Piano dei trasporti dell'Arge Alp" presieduto dall'Alto Adige.

Di seguito, i principali contenuti e lo stato dei lavori dei singoli progetti.

1.1.1 Gruppo di progetto "Censimento del traffico"

Si ricorda che i censimenti del traffico Arge Alp vengono effettuati a ritmo quinquennale e costituiscono un'importante base di dati e decisionale per la politica e l'amministrazione nelle regioni membro vista la rappresentazione transfrontaliera dello sviluppo del traffico.

Dopo il censimento 2000, conclusosi con la presentazione della relazione finale nel mese di maggio 2002, si stanno ora avviando i necessari lavori preparatori per il prossimo censimento che si terrà nel 2005. Il gruppo di progetto è nuovamente presieduto dalla Baviera. Si ricorda che si è convenuto di rinunciare ai censimenti Arge Alp e di attingere ai dati ufficiali disponibili, previa armonizzazione degli stessi. Per armonizzare e poter confrontare i dati delle varie regioni, sono necessarie armonizzazioni per quanto riguarda il modo di censire i gruppi di veicoli, i punti di rilevamento e la loro interpretazione.

I lavori preparatori si concluderanno prima dell'inizio del prossimo censimento nell'anno di riferimento 2005.

1.1.2 Gruppo di progetto "Trasporto ferroviario passeggeri transfrontaliero"

Le amministrazioni ferroviarie DB, FS e ÖBB hanno promesso per la fine dell'anno 2002 una relazione concernente la pianificazione di misure di accelerazione del traffico Eurocity attraverso il Brennero. L'Arge Alp ha proposto, a sua volta, di effettuare un'analisi delle potenzialità per il trasporto ferroviario passeggeri di lunga distanza sull'asse del Brennero.

TRENITALIA ha informato, anche a nome dei rappresentanti di DB, ÖBB e FFS in una lettera pervenuta il 13.03.2003, sulla comune introduzione di un nuovo sistema tariffario in data

15.12.2002, che dovrebbe contribuire al miglioramento del trasporto ferroviario passeggeri internazionale tra l'Italia, l'Austria e la Germania. Accanto al prezzo completo senza limitazioni di utilizzo, sono previste tariffe particolari con prenotazione in anticipo e determinate limitazioni di utilizzo per piccoli gruppi e famiglie con altre possibilità di risparmio. Viene inoltre offerta una riduzione del 25% con la tessera Rail Plus. Gli effetti di tale nuovo sistema saranno valutati dopo qualche tempo. Le ferrovie dispongono di unità di marketing per accompagnare il nuovo sistema tariffario, unità che si concentrano sull'accelerazione dei treni e sull'offerta di nuovi servizi a bordo da realizzare a medio termine. Le ferrovie ribadiscono l'importanza del coinvolgimento dell'Arge Alp come piattaforma di discussione e in vista di elaborare un'analisi di mercato per l'asse del Brennero.

Contemporaneamente è pervenuta la lettera del direttore generale dell'ÖBB Rüdiger vorm Walde datata 17.03.2003, nella quale comunica tra l'altro che l'ÖBB ha abbandonato il progetto del comune acquisto di treni inclinati nel 2001, come anche accoglie con soddisfazione la disponibilità di effettuare un'analisi delle potenzialità da parte dell'Arge Alp.

Dal punto di vista del gruppo di progetto pare opportuno commissionare l'analisi delle potenzialità prevista per il trasporto ferroviario di lunga percorrenza sull'asse del Brennero, viste le riserve evidenti delle ferrovie. Si ricorda che in occasione della Conferenza dei Capi di Governo dell'Arge Alp del 28 giugno 2002a Bad Ragaz, sono stati stanziati 30.000 Euro per l'anno 2003.

1.1.3 Gruppo di progetto "Trasporto combinato"

Il compito di questo gruppo di progetto è quello di seguire e sostenere i vari progetti che vengono attuati nel settore. Ai membri della Commissione è stato presentato il progetto Cargo Domino, un servizio di trasporto merci da porta a porta. Il compito del gruppo di progetto è allargato a „Trasporto merci ferroviario (trasporto combinato, trasporto tradizionale e ottimizzazione della rete/logistica di raccordo diretto)“, in quanto il trasporto merci ferroviario tradizionale ha bisogno di una spinta particolare in termini di investimenti e di tecnologia sia nel campo dei carri completi come anche per il traffico a collettame.

1.1.4 Gruppo di progetto "Aggiornamento del Piano dei trasporti dell'Arge Alp"

L'aggiornamento del Piano dei trasporti dell'Arge Alp 1995 è stato deciso nell'anno 2001 dalla Conferenza dei Capi di Governo e per l'assistenza tecnica è stato incaricato lo studio Hüsler di Zurigo. La prima relazione intermedia dello studio è stata presentata nel febbraio 2002, la seconda è seguita nel secondo semestre del 2002 e il rapporto finale è stato consegnato nel marzo 2003. Complessivamente il gruppo di lavoro si è riunito 10 volte.

Il rapporto finale è stato approvato all'unanimità dalla Commissione nella seduta del 10 aprile 2003. Una sintesi del Piano strategico dei trasporti 2002 è presentata nella delibera „Approvazione e divulgazione del piano strategico dei trasporti 2002.

1.2 Presentazione Internet della Commissione

Nel corso dello scorso anno, la Segreteria aveva conferito l'incarico di rielaborare completamente la presentazione Internet della Commissione. Su questo lavoro la Commissione si chinerà durante l'estate 2003. La rielaborazione sarà curata dalla Presidenza in collaborazione con il Tirolo.

1.3 Centro di sicurezza in gallerie Hagerbach

I gravi incidenti nelle gallerie del Monte Bianco e del Tauri, come anche a Kaprun e nella galleria stradale del San Gottardo hanno contribuito alla consapevolezza internazionale sui rischi delle vie di comunicazione. Alla Commissione è stato presentato il centro di sicurezza in gallerie di Hagerbach.

I vigili del fuoco come anche altre forze di soccorso che vengono chiamate in caso di un incidente nonché l'industria fornitrice di parti rilevanti per la sicurezza hanno richiesto da tanto tempo un centro di training e di sperimentazione per simulare gli interventi in galleria. L'Ufficio delle strade (USTRA) della Confederazione svizzera ha chiesto un tale impianto nella sua relazione di task-force, come misura atta ad aumentare la sicurezza nelle gallerie. Accanto alla formazione e al training realistici dei servizi di soccorso, l'impianto servirà anche all'esecuzione di test di incendi che possano contribuire ad aumentare le conoscenze tecniche e scientifiche in caso di incidenti. In tal modo creerà le basi per ridurre in futuro i danni causati da incidenti in gallerie.

La galleria sperimentale di Hagerbach presso Flums gestisce privatamente da più di trent'anni un impianto di sperimentazione per i lavori sotterranei. Questo centro di sicurezza in gallerie è stato presentato alla Commissione. Ora si adopera affinché il nuovo impianto di sperimentazione e di esercitazione, cofinanziato dall'USTRA con circa 30 milioni di franchi, venga realizzato nelle immediate vicinanze.



ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER
COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE

Kommission Verkehr

Commissione Trasporti

CENTRO INTERNAZIONALE DI SICUREZZA IN GALLERIE **PROGETTO HAGERBACH**

La Conferenza dei Capi di Governo delibera quanto segue:

- 1. L'Arge Alp accoglie con favore che la Svizzera ha in progetto di creare un centro internazionale di sicurezza in gallerie. La Comunità di lavoro è interessata a svolgere insieme training e sperimentazioni ed a diffondere le nuove conoscenze ai suoi membri.**
- 2. In base alle esperienze fatte nei gravi incidenti in territorio Arge Alp è necessario che venga concentrato il know-how specifico dei vigili del fuoco, delle forze di soccorso, dell'industria e della ricerca. Soltanto in simulazioni e sperimentazioni scientifiche è possibile prepararsi ai pericoli causati da incendi e aumentare continuamente la sicurezza.**
- 3. Se un tale centro viene realizzato in Svizzera i Capi di Governo si pronunciano a favore del progetto di Hagerbach presso Sargans nel Cantone di San Gallo facendo seguito alla valutazione tecnica della Commissione Trasporti. Tale centro adempie nel miglior modo ai requisiti e si trova in una posizione centrale per il territorio Arge Alp che è ricco di gallerie.**

Descrizione:

Dopo i tragici incidenti al Monte Bianco e nella galleria dei Tauri (Salisburgo) nel 1999 e nella galleria stradale del San Gottardo (Ticino) nel 2001 gli esperti europei hanno riconosciuto che gli sforzi nel settore della sicurezza di gallerie stradali devono essere aumentati. In tal modo la "task

force tunnel" dell'Ufficio Federale delle strade della Svizzera, i ministri dei trasporti europei nel loro incontro del 30.1.2002 a Zurigo e la "Economic Commission for Europe" dell'ONU hanno riconosciuto il problema ed hanno chiesto la realizzazione e la messa a punto di una galleria di esercitazione e di sperimentazione all'esterno della rete stradale.

Conformemente al capitolato dell'Ufficio federale delle strade l'impianto deve servire ad esercitazioni nell'ambito della formazione delle forze di intervento ed a sperimentazioni di incendi per aumentare le conoscenze tecniche e scientifiche. La gestione dovrebbe sottostare all'Ufficio federale delle strade e/o ad un'organizzazione internazionale.

In Svizzera si sono candidati tre centri (Hagerbach, Balsthal, Lungern). Hagerbach è un centro che esiste da più di trent'anni ed è gestito privatamente come impianto di sperimentazione e dispone di una lunghezza di 5 km. Negli ultimi anni sono stati organizzati corsi tecnici e lavori di ricerca che hanno contribuito alla fama internazionale del centro nell'ambito della ricerca, dell'industria e dei vigili del fuoco. Numerose conoscenze sono state sviluppate qui e contribuiscono all'aumento della sicurezza in tutto il mondo. Un sondaggio in seno alla Commissione Trasporti dell'ARGE ALP ha dato il risultato che non esiste un centro paragonabile e che il centro viene molto stimato dagli esperti.

L'incendio a Kaprun (Salisburgo) ha dimostrato che anche le gallerie ferroviarie sono minacciate. Per tale motivo il progetto dell'Ufficio delle strade dovrebbe essere ancorato anche presso le ferrovie e gli uffici federali competenti. Anche in questo campo Hagerbach dispone di ottimi presupposti per la simulazione di incendi in gallerie orizzontali e oblique ed in cunicoli.

Gli incendi dei Tauri, Gottardo e Kaprun hanno interessato direttamente due membri dell'Arge Alp. Un gruppo di lavoro apposito della Commissione Trasporti si è occupato dell'argomento ed ha relazionato nell'ambito della Conferenza dei Capi di Governo nel giugno del 2001. Il tema sicurezza nelle gallerie è anche confluito nel piano strategico dei trasporti 2002 dell'Arge Alp. Il territorio della Comunità di lavoro comprende una delle zone più ricche di gallerie del mondo. Lo stretto coordinamento delle 10 regioni membre in questo settore sembra un obiettivo prioritario visto il potenziale di rischi per l'uomo in territorio alpino.

Obiettivi:

Con il centro internazionale di sicurezza nelle gallerie di Hagerbach presso di Sargans nel Cantone San Gallo potrebbe essere creato un centro di formazione e di ricerca in posizione centrale per il territorio Arge Alp. Nel triangolo tra Milano, Zurigo e Stoccarda esisterebbero anche le basi per la cooperazione e la messa in rete con altre istituzioni internazionali del settore.

Nel centro internazionale di sicurezza nelle gallerie di Hagerbach è previsto di simulare incidenti, sperimentare impianti di sicurezza, esercitarsi in interventi di soccorso. Il centro è pertanto aperto a

vigili del fuoco, forze di soccorso, industria e centri di ricerca che trovano condizioni ottimali in una posizione centrale per poter imparare l'uno dall'altro e diffondere il know-how nelle regioni.

L'analisi degli incendi avvenuti finora dimostra che sia per quanto riguarda il comportamento degli automobilisti come anche delle forze di soccorso e dell'impianto tecnico e delle costruzioni dei tunnels esistono ancora notevoli possibilità di miglioramento. Riconoscerle e implementarle tempestivamente nei numerosi tunnels e presso le forze di soccorso regionali è l'obiettivo dal quale potrebbero approfittare in misura particolare i membri dell'Arge Alp. La Comunità di lavoro può anche contribuire a rafforzare la consapevolezza a livello nazionale e a implementare le conoscenze a livello regionale.

Trent'anni di esperienza a Hagerbach e numerosi sperimentazioni e corsi con partecipanti provenienti da molti paesi garantiscono un alto grado di realtà.

Conformità con il Piano Comune:

Il tema sicurezza nelle gallerie è di particolare importanza per il territorio alpino visti i numerosi lunghi tunnels. Gli automobilisti ed i gestori di gallerie sono altamente sensibilizzati. La tempestiva implementazione di nuove conoscenze tratte dal centro di sicurezza in gallerie è di immediato beneficio per i cittadini del territorio alpino.

Realizzazione:

Il progetto viene coordinato dall'Ufficio federale delle strade. L'Arge Alp è propensa a sostenere il progetto idealmente ed è disposta a fungere come piattaforma per la creazione di una rete internazionale in territorio alpino.

Le decisioni politiche in Svizzera nonché il contatto con i paesi vicini per la creazione di un eventuale organismo responsabile dovrebbero aver luogo ancora quest'anno. Il coinvolgimento dei vigili del fuoco, delle forze di soccorso, dell'industria e di centri di ricerca avviene da parte del gestore del progetto. È auspicata l'informazione attiva sul sostegno dell'Arge Alp.

Costi:

Le spese complessive sono stimate dall'Ufficio federale delle strade a 50 milione di Euro. Si mira ad una gestione internazionale, mista, con il coinvolgimento di tutti gli utenti. L'Ufficio federale delle strade prevede un contributo di 20 milioni di Euro per la parte stradale dell'impianto.

Per l'Arge Alp e le sue regioni membre il progetto non comporta delle spese. Il finanziamento avverrà a livello nazionale tramite le tasse di utilizzo.



ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER
COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE

Kommission Verkehr

Commissione Trasporti

APPROVAZIONE E DIVULGAZIONE DEL PIANO STRATEGICO DEI TRASPORTI 2002

La Conferenza dei Capi di Governo delibera quanto segue:

- 1. Il Piano strategico dei trasporti 2002 è approvato.**
- 2. La Commissione Trasporti è autorizzata a realizzare il progetto „Divulgazione del Piano Strategico dei Trasporti 2002“.**
- 3. La realizzazione di questo progetto è legata ad una spesa dell'entità di 30.000 Euro per l'anno 2004.**

Descrizione:

Il Piano Strategico dei Trasporti 2002 è un aggiornamento e un'integrazione del Piano dei trasporti Arge Alp 1995. A distanza di sette anni dalla pubblicazione di quest'ultimo, con il Piano Strategico dei Trasporti 2002 si è fatto un primo bilancio sulle previsioni di crescita del traffico fatte nel 1995 e si sono aggiornate le stime.

Il Piano Strategico dei Trasporti 2002 tocca i seguenti temi:

- situazione del traffico merci, viaggiatori e aereo;
- evoluzione futura del traffico;
- nuove condizioni quadro;
- problemi del traffico;

- obiettivi e strategie per una mobilità sostenibile nelle Alpi
- rivendicazioni e raccomandazioni Arge Alp.

Obiettivi:

Divulgazione e marketing istituzionale del Piano Strategico dei trasporti 2002.

Conformità con il Piano Comune:

Le raccomandazioni quali

- aumentare il confort dei mezzi pubblici;
- proteggere gli abitanti degli agglomerati dagli effetti negativi del traffico;
- intensificare i controlli sulle strade;
- marketing attivo volto a posizionare le alternative al traffico privato sul mercato;
- rinunciare alla costruzione di nuove strade di transito;
- ottimizzare la cadenza oraria;
- creare reti di trasporto transfrontaliere,

serviranno alle regioni Arge Alp per avviare progetti specifici volti ad assicurare una mobilità sostenibile nelle regioni membre dell'Arge Alp a livello sociale, economico ed ecologico.

Realizzazione

La divulgazione e il marketing istituzionali saranno coordinati dallo specifico gruppo di progetto, presieduto dall'Alto Adige e avverranno a partire dall'estate 2003.

I progetti specifici che si basano sulle raccomandazioni dell'Arge Alp saranno curati dalle singole regioni. Un gruppo di lavoro, che sarà costituito nel corso dell'estate 2003, avrà il compito di coordinare e monitorare la realizzazione delle raccomandazioni suindicate.

Costi

I costi per la divulgazione e il marketing istituzionale ammontano a Euro 30.000.

SINTESI DEL PIANO STRATEGICO DEI TRASPORTI 2002

Il Piano dei trasporti Arge Alp 1995 (di seguito PT95) contiene considerazioni e obiettivi validi e tutt'altro che superati. Il Piano strategico dei trasporti 2002 è quindi da interpretare come un aggiornamento e un'integrazione del PT95. A distanza di sette anni dalla sua pubblicazione è possibile stilare un primo bilancio sulle previsioni del traffico formulate nel PT95 per aggiornare le stime. Di seguito, un breve riassunto dei contenuti del Piano strategico dei trasporti 2002.

a) Situazione del traffico

- Traffico merci. Il PT95 prevedeva una crescita del traffico merci del 44% tra il 1988 e il 2000. La crescita reale delle merci trasportate è stata in realtà molto maggiore e si attesta attorno al 66%. Questo corrisponde alle previsioni di crescita più forti formulate nei primi anni Novanta. Il confronto della distribuzione geografica e modale del traffico merci negli anni 2000 e 1990 si presenta nel seguente modo:

	Anno 2000			Anno 1999		
	Totale	Strada	Ferrovia	Totale	Strada	Ferrovia
Italia-Francia	37%	79%	21%	44%	78%	22%
Italia-Svizzera	22%	30%	70%	25%	19%	81%
Italia-Austria	41%	75%	25%	31%	69%	31%
Totale	100%			100%		

L'aumento del traffico merci è stato più marcato sugli assi transalpini austriaci. Alla luce dello sviluppo osservato, si può affermare che la crescita del traffico stradale non si è autolimitata al raggiungimento di determinate capacità massime degli assi stradali come ipotizzato nel PT95. Oggi si può affermare che questa autolimitazione si verificherà soltanto attraverso misure fiscali e normative.

- Traffico viaggiatori. La disponibilità di dati confrontabili per il traffico viaggiatori è molto più ridotta che per le merci. Di seguito alcuni dati:
 - sull'autostrada del Tauri tra il 1995 e il 2000 si è assistito a un aumento del 15% del numero di veicoli transitati;
 - sull'autostrada A13 del Brennero il traffico totale è aumentato del 23% tra il 1995 e il 2000 (nei giorni di punta transitano fino a 55'000 veicoli al giorno);
 - anche la A2 del San Gottardo ha conosciuto un costante aumento del volume di traffico, che tra il 1995 e il 2000 è stato del 7%;

- nello sviluppo del traffico, grande importanza va attribuita al traffico del tempo libero e turistico (per questo tipo di traffico c'è da attendersi una crescita fortemente sproporzionata a favore del mezzo privato);
- nel modal split del traffico transalpino domina l'automobile: il treno trasporta circa il 20% dei passeggeri al Gottardo, tra il 5% e l'8% al Brennero e circa il 3,5% al Tauri;
- il traffico di transito internazionale non costituisce che una piccola frazione del traffico complessivo delle regioni toccate, molti dei problemi di viabilità hanno origine infatti nella regione stessa. Il traffico di transito ha però un grosso influsso sulla viabilità in quanto si concentra su pochi assi e li sottopone alle proprie oscillazioni settimanali e stagionali.

(b) Evoluzione futura

La crescita continuerà a manifestarsi in maniera generalizzata per tutti i modi di trasporto. Solo la concretizzazione di miglioramenti dell'offerta e incisive misure politiche potranno portare a un maggiore equilibrio tra i modi di trasporto. Per quanto riguarda l'evoluzione dell'offerta, nei prossimi anni non sono previste opere stradali, ma grandi miglioramenti nell'offerta ferroviaria. Sulla strada tuttavia, una migliore organizzazione permetterà di sfruttare meglio le capacità esistenti, smussando i picchi di domanda. Per quanto riguarda il traffico pesante, si concretizzano le limitazioni dell'offerta, limitazioni che sono riassunte nella seguente tabella:

Monte Bianco	Fréjus	San Gottardo	San Bernardino	Brennero
5300 camion/giorno nei giorni feriali	5300 camion/giorno nei giorni feriali	3500 camion/giorno nei giorni feriali	3500 camion/giorno nei giorni feriali	Nessuna limitazione giornaliera
1'893'000 camion/anno	1'893'000 camion/anno	1'067'500 camion/anno	1'067'500 camion/anno	9'321'531 ecopunti/anno (2003) per il transito attraverso l'Austria (tutti i percorsi)
		Ma al massimo 300'000 camion/anno da 40t e al massimo 650'000 camion/anno entro il 2010.		Ma al massimo 1'610'172 camion/anno in transito attraverso l'Austria (tutti i percorsi)
Nessuna limitazione dell'orario di circolazione.		Divieto di circolazione dalle 22.00 alle 05.00.		Tirolo: divieto di circolazione dalle 22.00 alle 05.00

(c) Nuove condizioni quadro

Negli ultimi anni diversi avvenimenti e decisioni politiche hanno mutato il quadro delle condizioni per le politiche dei trasporti nelle regioni alpine. Tra questi i principali sono:

- il dibattito sulla sicurezza dei tunnel stradali e più in generale delle strade;
- la tariffazione chilometrica del traffico pesante introdotta o in fase di introduzione;
- il sistema degli ecopunti in Austria e l'analisi delle sue conseguenze;
- la direttiva dell'UE 1999/30/CE sulle concentrazioni di agenti inquinanti nell'atmosfera;
- una serie di obiettivi a livello superiore enunciati con il protocollo di Kyoto, con il protocollo sul traffico della Convenzione delle Alpi e con il Libro Bianco dell'UE sulla politica dei trasporti.

(d) Problemi del traffico

I principali problemi legati al traffico con cui si trovano attualmente confrontate le regioni alpine sono i seguenti:

- inquinamento e meteorologia: A causa del fenomeno atmosferico dell'inversione termica, le vallate alpine sono molto più sensibili alle emissioni di gas inquinanti nell'atmosfera delle regioni pianeggianti. Lungo gli assi di transito i valori limite dell'UE vengono talvolta superati;
- apertura del mercato ferroviario: La liberalizzazione del mercato ferroviario in corso a livello europeo e destinata a portare maggior dinamismo nel trasporto ferroviario (soprattutto nel traffico merci) sta mostrando effetti meno marcati del previsto e alcuni problemi imprevisi;
- gallerie di base, al momento solo un passo: La progettazione e la costruzione delle grandi opere ferroviarie per l'attraversamento delle Alpi è destinata a cambiare in modo importante l'assetto dei trasporti nelle regioni dell'Arge Alp. In questo ambito tuttavia le gallerie di base sono da considerare come un tassello di un concetto molto più ampio. Solo così sarà possibile sfruttarne a pieno le potenzialità.

(e) Obiettivi e strategie

L'obiettivo generale della politica dei trasporti nell'area dell'Arge Alp è di assicurare una mobilità sostenibile nelle Alpi. Con questo intento è stata sviluppata una serie di obiettivi:

Migliorare la qualità dell'offerta	Traffico viaggiatori	Traffico transalpino	<i>Ottimizzare la cadenza oraria</i>
			<i>Aumentare il confort dei mezzi pubblici</i>
		Traffico locale	<i>Garantire all'economia locale adeguati collegamenti alla rete europea</i>
			<i>Ottimizzare i collegamenti regionali alle nuove trasversali</i>
		Traffico transfrontaliero	<i>Creare reti di trasporto transfrontaliere</i>
			<i>Semplificare e unificare i sistemi tariffali</i>
			<i>Effettuare un'informazione comune</i>
		Traffico turistico	<i>Creare offerte turistiche senz'auto</i>
			<i>Organizzare il trasporto di bagagli, sci e biciclette</i>
			<i>Migliorare la raggiungibilità delle località turistiche con il mezzo pubblico</i>
	Traffico merci		<i>Migliorare la capillarità dell'offerta ferroviaria per le merci</i>
			<i>Favorire il trasporto combinato con un'apertura regolamentata del mercato</i>
Ottimizzare l'organizzazione e il finanziamento del traffico		Principio di causalità	<i>Favorire il finanziamento trasversale (dalla strada alla ferrovia)</i>
			<i>Favorire la tariffazione sistematica del traffico pesante</i>
			<i>Favorire la verità dei costi</i>
		Superamento del sistema monopolistico nazionale	<i>Eliminare gli ostacoli tecnici che limitano la capacità ferroviaria</i>
			<i>Raggiungere l'interoperabilità dei sistemi ferroviari europei</i>

		<i>Favorire la concorrenza sul mercato ferroviario</i>
	Marketing	<i>Marketing attivo volto a posizionare le alternative al traffico privato sul mercato</i>

Migliorare la sostenibilità ecologica e sociale	Paesaggio	<i>Assicurare l'inserimento ecologico e paesaggistico delle nuove trasversali</i>
	Aria	<i>Aumentare l'efficienza dei motori a combustibile fossile</i>
	Rumore	<i>Adottare misure contro il rumore</i>
	Uso delle risorse	<i>Rinunciare alla costruzione di nuove strade di transito</i>
	Sicurezza	<i>Aumentare la sicurezza delle gallerie (equipaggiamento ed esercizio)</i>
		<i>Intensificare i controlli sulle strade</i>
		<i>Proteggere gli abitanti degli agglomerati dagli effetti negativi del traffico</i>

Tra questi obiettivi l'Arge Alp ha scelto di focalizzare per i prossimi anni il proprio lavoro su una serie di obiettivi giudicati prioritari tra quelli suelencati.

- Rivendicazioni concrete:

- la generalizzazione del principio della verità dei costi;
- l'estensione del concetto di finanziamento trasversale come mezzo di attuazione di una politica dei trasporti più sostenibile;
- la rimozione degli ostacoli che ancora rallentano o impediscono l'integrazione delle reti ferroviarie dei diversi paesi membri;
- il miglioramento delle condizioni quadro per la liberalizzazione del mercato ferroviario nell'intento di migliorarne l'attrattività;
- la realizzazione celere e completa delle nuove trasversali ferroviarie, in particolare l'avvio dei lavori al Brennero e la realizzazione delle rampe d'accesso alle gallerie di base.

- Altri temi:

- aumentare il confort dei mezzi pubblici;
- proteggere gli abitanti degli agglomerati dagli effetti negativi del traffico;
- intensificare i controlli sulle strade;
- marketing attivo volto a posizionare le alternative al traffico privato sul mercato;
- rinunciare alla costruzione di nuove strade di transito;
- ottimizzare la cadenza oraria;
- creare reti di trasporto transfrontaliere.

Per ognuno di questi obiettivi, il Piano strategico dei trasporti 2002 contiene un serie di raccomandazioni per l'avvio di progetti specifici.



ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER
COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE

Kommission Verkehr

Commissione Trasporti

BUDGET 2004

PROGETTO	Mezzi ARGE ALP
Centro si sicurezza in gallerie Hagerbach	-
Divulgazione del Piano Strategico dei Trasporti 2002	Euro 30.000
TOTALE	Euro 30.000